

Fitting for furniture with brake and damping device

Publication number: DE10121977

Publication date: 2002-11-14

Inventor: MUELLER WOLFGANG (AT); AMANN JUERGEN (AT)

Applicant: GRASS GMBH HOECHST (AT)

Classification:

- **international:** *E05D5/08; E05D11/10; E05F5/02; E05D11/08;
E05F1/12; E05D5/00; E05D11/00; E05F5/00; E05F1/00;
(IPC1-7): E05F1/14*

- **europen:** E05D5/08; E05D11/10D2; E05F5/02

Application number: DE20011021977 20010505

Priority number(s): DE20011021977 20010505

Also published as:

 EP1255013 (A2)

 EP1255013 (A3)

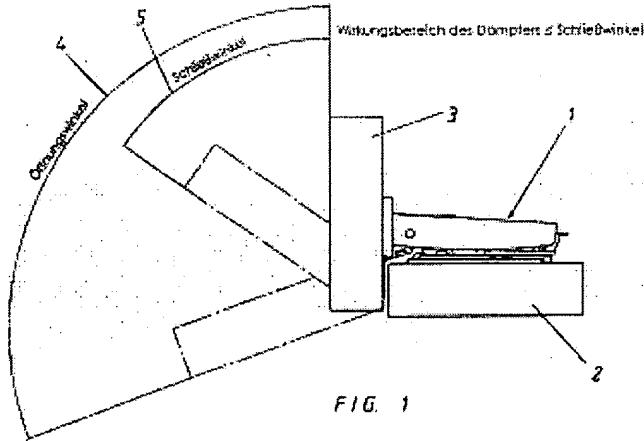
 AT6167U (U1)

[Report a data error here](#)

Abstract not available for DE10121977

Abstract of corresponding document: **EP1255013**

Furniture mounting, especially a hinge (1), having an integrated braking and damping device comprises a hinge arm (6) fixed on a furniture part and a hinge cup (10) fixed on a moving furniture part and movably connected to the hinge arm via at least one hinge lever (7, 9). At least one slide (13) directly or indirectly operated by the hinge lever is provided in the region of the hinge cup or hinge arm. The slide has at least one slide face sliding along a fixed slide face of the hinge. A highly viscous liquid medium (16) is inserted between the slide faces. Preferred Features: The slide is movably arranged on the hinge cup, and the fixed slide face is formed by the outer base (11) of the hinge cup.



Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide



⑯ BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

⑯ Offenlegungsschrift
⑯ DE 101 21 977 A 1

⑯ Int. Cl. 7:
E 05 F 1/14

DE 101 21 977 A 1

⑯ Aktenzeichen: 101 21 977.6
⑯ Anmeldetag: 5. 5. 2001
⑯ Offenlegungstag: 14. 11. 2002

⑯ Anmelder:
GRASS GmbH, Höchst, AT

⑯ Erfinder:
Müller, Wolfgang, Lustenau, AT; Amann, Jürgen, Lustenau, AT

⑯ Vertreter:
Riebling, P., Dipl.-Ing. Dr.-Ing., Pat.-Anw., 88131 Lindau

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑯ Möbelbeschlag mit Brems- und Dämpfungsvorrichtung

⑯ Die Erfindung betrifft einen Möbelbeschlag, insbesondere ein Möbelscharnier, mit integrierter Brems- und Dämpfungsvorrichtung, umfassend einen an einem Möbelteil festlegbaren Scharnierarm und einen an einem anderen, beweglichen Möbelteil festlegbaren Scharnierkopf, der über mindestens einen Gelenkhebel beweglich mit dem Scharnierarm verbunden ist.

Erfindungsgemäß ist im Bereich des Scharnierkopfes oder des Scharnierarmes mindestens ein beweglicher, vom Gelenkhebel mittelbar oder unmittelbar betätigbarer Schieber vorgesehen, der mindestens eine Gleitfläche aufweist, die an einer zugeordneten, feststehenden Gleitfläche des Möbelscharniers entlang gleitet, wobei zwischen den Gleitflächen ein hochviskoses, flüssiges Medium eingebracht ist, das eine Brems- und Dämpfungswirkung erzeugt. Alternativ oder zusätzlich kann der Gelenkhebel im Bereich des Scharnierarmes mindestens eine sich mit diesem um eine Achse drehende Gleitfläche aufweisen, die an einer zugeordneten, feststehenden Gleitfläche des Scharnierarmes entlanggleitet, wobei zwischen den Gleitflächen ebenfalls ein hochviskoses, flüssiges Medium eingebracht ist.

DE 101 21 977 A 1

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft einen Möbelbeschlag, insbesondere ein Möbelscharnier, mit Brems- und Dämpfungsvorrichtung, nach dem Oberbegriff der unabhängigen Patentansprüche.

[0002] Dämpfungs- und Bremsvorrichtungen sind in vielfältigen Ausführungsformen in der Technik bekannt und werden in den unterschiedlichsten Anwendungsgebieten eingesetzt.

[0003] Für bewegliche Möbelteile sind derzeit Dämpfungselemente in Form von einfachen Puffern am Markt. Derartige Puffer eignen sich sehr gut zur Geräuschmilderung, sind aber nicht geeignet, kinetische Energie der beweglichen Möbelteile in der benötigten Menge abzubauen.

[0004] Eine Weiterentwicklung eines verformbaren, in einem Scharnier integrierten Puffers ist in der DE-OS 27 08 545 beschrieben. Hierbei wird ein elastisches Dämpfungselement zwischen den Scharnierlenkern eines Möbelscharniers angeordnet und verformt sich kurz vor dem Erreichen der Öffnungsstellung des Scharniers.

[0005] Ein ähnliches Dämpfungselement für Möbelscharniere zeigt die AT-PS 349 931. Hier ist ein elastisches Dämpfungsglied zwischen dem Scharnierarm und dem Scharniertopf angeordnet, auf welchem sich der Scharnierarm bei seiner Drehbewegung dämpfend abstützt.

[0006] Auch sind u. a. hydraulische oder pneumatische Stoßdämpfer bekannt, die eine Kolben-Zylinder-Anordnung aufweisen mit zwei Arbeitskammern, zwischen welchen ein flüssiges oder gasförmiges Medium strömt, das einen Brems- und Dämpfungseffekt bewirkt. Derartige Dämpfer haben eine hohe Haftreibung, bedingt durch Kolbenstange und Kolbenabdichtungen, die eine Reduktion der Baugröße Grenzen setzt. Ferner sind sie aufwendig und teuer und eignen sich daher nicht als integrierbare Dämpfer in Möbelbeschlägen.

[0007] Bei Möbeln, insbesondere Schubladen und Möbeltüren, werden ebenfalls auf Reibung basierende Brems- und Dämpfungselemente meist in Verbindung mit Federelementen eingesetzt. Derartige Bremselemente sind in der DE 199 15 164 A1 oder der DE 197 17 937 A1 offenbart.

[0008] Diese Reibungsbremselemente können durch ihre hohe Haftreibung zum sogenannten Stip-Slick-Effekt führen, der sich durch Rattern, Steckenbleiben usw. des abzubremsenden Teils bemerkbar macht. Ebenso spielt der Verschleiß bei Reibungsdämpfern eine große Rolle, insbesondere wenn Massen mit hoher kinetischer Energie abgebremst werden müssen.

[0009] Die Aufgabe der Erfindung ist es, einen Möbelbeschlag, insbesondere ein Möbelscharnier, mit einer integrierten Brems- und Dämpfungsvorrichtung vorzuschlagen, das in der Lage ist, ein bewegliches Möbelteil während des Schließ- oder Öffnungsvorgangs sicher und zuverlässig abzubremsen und abzudämpfen.

[0010] Ferner sollen Erschütterungen oder Schlaggeräusche beim Schließvorgang vermieden werden, d. h. das bewegliche Möbelteil, das unterschiedliche Masse und Geschwindigkeit aufweisen kann, soll über eine bestimmte Wegstrecke, z. B. den Schließwinkel, nahezu verschleißfrei abbremsen.

[0011] Die Lösung dieser Aufgabe erfolgt erfindungsgemäß durch die Merkmale der unabhängigen Patentansprüche.

[0012] Erfindungsgemäß ist im Bereich des Scharniertopfes oder des Scharnierarmes mindestens ein beweglicher, vom Gelenkhebel mittelbar oder unmittelbar betätigbarer Schieber vorgesehen, der mindestens eine Gleitfläche aufweist, die an einer zugeordneten, feststehenden Gleitfläche

des Möbelscharniers entlang gleitet, wobei zwischen den Gleitflächen ein hochviskoses, flüssiges Medium eingebracht ist.

[0013] Das Prinzip der Erfindung liegt darin, daß eine oder mehrere mit einem, eine hochviskose Flüssigkeit beinhaltenden, Medium benetzte Oberflächen jeweils eines feststehenden und eines beweglichen Teils des Brems- und Dämpfungselementes nach Auftreffen der abzubremsenden Masse auf das bewegliche Teil um eine bestimmte Wegstrecke gegeneinander verschoben werden, so daß das flüssigkeitsbeinhaltende Medium durch seine Haftung an den Oberflächen einer inneren Molekularreibung ausgesetzt und die kinetische Energie der abzufangenden Masse in Reibungswärme umgesetzt wird. Mit der Erfindung kann eine in mit hoher Geschwindigkeit, manuell oder durch Fremdenergie bewegte, linear geführte oder drehend gelagerte Masse in der Art abgefangen werden, daß die kinetische Energie der Masse über einen vorwählbaren Weg und über eine durch konstruktive Auslegung vorwählbare Dämpfungskennlinie rückstoßfrei in überwiegend Reibungswärme umgewandelt wird. Sofern gewünscht, kann der verbleibende Weg bis zu einem vorgegebenen Endanschlag mit einer bestimmten, durch die konstruktive Auslegung vorwählbaren, Bremswirkung mit sehr geringer Haftreibung ohne Stip-Slick-Effekt, wahlweise durch Federkraft unterstützt, zurückgelegt werden.

[0014] Zwischen den zueinanderbewegbaren Teilen wird erfindungsgemäß ein Medium eingesetzt, dessen Reibungszahl von der Geschwindigkeit der gegeneinander bewegten Teile, d. h. von der Geschwindigkeit der abzubremsenden Masse, abhängt. Dies wird durch den Einsatz von hochviskosen Medien mit einer Viskosität von etwa zehntausend bis mehreren Millionen Pa · s erreicht. Dadurch, daß die Reibungszahl bei kleineren Geschwindigkeiten gering ist, muss nach dem Abbremsen der Masse lediglich eine geringe Kraft, z. B. eine Federkraft, aufgebracht werden, um die Masse bis zu einem vorgesehenen Endanschlag zu bewegen.

[0015] In einer ersten Ausgestaltung der Erfindung ist der Schieber am Scharniertopf angeordnet und dort verschiebar geführt, wobei die feststehende Gleitfläche durch den äußeren Boden des Scharniertopfes gebildet ist.

[0016] Hierbei weist der Schieber vorzugsweise einen abgekröpften Schenkel auf, der durch einen Durchbruch im Scharniertopf in einen Mitnehmerschlitz des Gelenkhebels eingreift, wobei der Schieber bei einer Bewegung des Gelenkhebels mitgenommen wird.

[0017] Zum Schutz und zur Führung des Schiebers ist der Boden des Scharniertopfes vorteilhaft mit einer den Schieber abdeckenden Abdeckkappe versehen.

[0018] Dabei kann die feststehende Gleitfläche alternativ oder zusätzlich durch die innere Bodenfläche der Abdeckkappe gebildet sein.

[0019] Um eine höhere Brems- und Dämpfungswirkung erreichen zu können, sieht eine andere Ausgestaltung der Erfindung vor, dass am Scharniertopf oder dessen Anbauteilen feststehende, lamellenartige Rippen angeordnet sind, in welche entsprechende, lamellenartige Rippen des Schiebers eingreifen, so dass Gleitflächen gebildet werden, zwischen die das hochviskose, flüssige Medium eingebracht ist.

[0020] Diese mehreren Gleitflächen ergeben insgesamt eine relativ große Oberfläche, wodurch die Bremswirkung erhöht wird.

[0021] Gemäß einer Variante der oben beschriebenen

Ausgestaltung kann die Bremswirkung nochmals erhöht werden, indem am Schieber ein in Bewegungsrichtung verlaufender Schlitz mit zwei aufeinander zulaufenden abge-

schrägten Kanten vorgesehen wird, in welchen Schlitz ein am äußeren Boden des Scharniertopfes angeordneter, keilförmiger Vorsprung eingreift. Bei einer Bewegung des Schiebers gleitet der Vorsprung an den abgeschrägten Kanten entlang, wodurch der Schieber senkrecht zur Bewegungsrichtung gespreizt wird. Dieses Spreizen führt zu einem Auseinanderpressen der Gleitflächen.

[0022] Eine andere Möglichkeit zur Erhöhung bzw. Anpassung der Bremswirkung besteht erfindungsgemäß darin, die Gleitfläche des Schiebers schräg zu dessen Bewegungsrichtung anzuordnen, wobei sie mit einer gegenüberliegenden feststehenden schrägen Gleitfläche zusammenwirkt. Zwischen den Gleitflächen bildet sich ein veränderlicher Spalt, in den das hochviskose, flüssige Medium eingebracht ist. Je schmäler der Spalt, desto größer ist die Bremswirkung, d. h. je nach Stellung des Scharniers und zugeordneter Spaltbreite ergibt sich eine definierte Bremswirkung. Die feststehende, schräge Gleitfläche ist vorzugsweise am inneren Boden der Abdeckkappe oder einer separaten Platte angeordnet.

[0023] Die Bremswirkung wird vornehmlich nur im Bereich des Schließwinkels des Scharniers benötigt. Um diese zu erreichen, greift der abgekröpfte Schenkel vorzugsweise nur im Bereich des Schließwinkels in den Mitnehmerschlitz ein und ist in allen übrigen Stellungen des Scharniers außer Eingriff mit dem Mitnehmerschlitz.

[0024] Der Schieber ist hierzulande im Längsschnitt im wesentlichen L-förmig ausgebildet.

[0025] In einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung ist der Schieber im Scharnierarm angeordnet und dort verschiebbar geführt, wobei die feststehende Gleitfläche durch eine innere Fläche des Scharnierarmes gebildet ist.

[0026] Vorzugsweise weist der entsprechende Schieber eine zum Gelenkhebel gerichtete Öffnung auf, in die ein Mitnehmernocken des Gelenkhebels eingreift und den Schieber betätigt.

[0027] In ähnlicher Weise wie der Scharnierarm, der im Querschnitt etwa U-förmig ausgebildet ist, kann der Schieber im Querschnitt ebenfalls U-förmig ausgebildet sein. Dies gilt auch für die Variante, bei der der Schieber im Scharniertopf angeordnet ist.

[0028] In einer dritten Ausgestaltung der Erfindung weist der Gelenkhebel im Bereich des Scharnierarmes mindestens eine sich mit diesem um eine Achse drehende Gleitfläche auf, die an einer zugeordneten, feststehenden Gleitfläche des Scharnierarmes entlanggleitet, wobei zwischen den Gleitflächen ein hochviskoses, flüssiges Medium eingebracht ist.

[0029] Diese Variante verzichtet auf einen linear bewegten Schieber und verwendet statt dessen eine drehbewegte Gleitfläche des Gelenkhebels.

[0030] In dieser Ausführungsform ist der Gelenkhebel im Bereich der Gleitfläche im wesentlichen U-förmig mit zwei zueinander beabstandeten, parallelen Gleitflächen ausgebildet, die an entsprechenden inneren und feststehenden Gleitflächen des Scharnierarmes anliegen. Es ergeben sich zwei im wesentlichen U-förmige ineinanderliegende Profile, wobei die Gleitfläche genügend groß ist, um eine gute Bremswirkung zu erhalten.

[0031] Zur weiteren Erhöhung der Bremswirkung kann vorgesehen sein, dass die parallelen Gleitflächen des Gelenkhebels durch Federkraft auseinandergedrückt und an die Innenseiten des Scharnierarmes gepresst werden.

[0032] Ein wesentlicher Aspekt der Erfindung ist, dass die Dämpfungs- und Bremsbewegung auf dem gesamten Öffnungs- und Schließbereich des Scharniers in verschiedenste Dämpfungs- und Bremswirkungen bzw. Dämpfungs- und Bremsabschnitte eingeteilt werden kann. Für diese gesteuerte Dämpfungs- und Bremscharakteristik werden die

Brems- und Dämpfungsflächen der oder des Gelenkhebels sowie deren Gegenflächen am Scharnierbügel so verändert, z. B. durch Keilflächen, Aussparungen usw., dass sich bei der Verdrehung in Öffnungs- oder Schließrichtung verschiedene Spaltbreiten ergeben und so die Dämpfungs- und Bremswirkung regulieren. Z. B. könnte die Dämpfungs- und Bremsung zum Schließende hin zunehmen und bei der Öffnungsbewegung keine Wirkung zeigen, in der Art eines Freilaufes. Jede andere Dämpfungs- und Bremswirkung kann der praktischen Verwendung angepasst sein.

[0033] Im Vergleich zu den bekannten Brems- und Dämpfungs vorrichtungen an Möbelbeschlägen bietet die Erfindung wesentliche Vorteile.

[0034] Es kann definiert werden, ob die Dämpfungs- und Bremswirkung über den gesamten Schließbereich oder nur in einem bestimmten Schließwinkel wirken soll.

[0035] Ferner wird eine sehr kompakte Bauweise des Möbelbeschlagess erreicht, da keine externen Dämpfungselemente notwendig sind. Die Brems- und Dämpfungs vorrichtung ist im Scharnier integriert und von außen nicht sichtbar. Insgesamt ist das Möbelband außen unverändert, d. h. es ist keine Veränderung im Design notwendig. Die Baugröße bleibt ebenfalls gleich.

[0036] Ferner sind die Verstellmöglichkeiten, z. B. Seiten und Höhenverstellung, unverändert vorhanden. Auch die Montage am Möbelstück erfolgt wie bisher.

[0037] Ein weiterer Vorteil ist, dass die vorgeschlagenen Brems- und Dämpfungselemente recht preiswert herstellbar und im Möbelbeschlag integrierbar sind.

[0038] Nachfolgend wird die Erfindung anhand mehrerer Ausführungsbeispiele unter Bezugnahme auf die Zeichnungsfiguren näher erläutert. Aus den Zeichnungen und der Beschreibung ergeben sich weitere Merkmale, Vorteile und Anwendungsmöglichkeiten der Erfindung. Es zeigt:

[0039] Fig. 1 Ein Möbelscharnier in eingebautem Zustand mit Darstellung des Öffnungs- und Schließwinkel;

[0040] Fig. 2 Eine erste Ausführungsform eines Möbelscharniers im Längsschnitt mit Brems- und Dämpfungs vorrichtung in geschlossener Stellung;

[0041] Fig. 3 Das Möbelscharnier gemäß Fig. 2 in teilweise geöffneter Stellung;

[0042] Fig. 4 Eine gegenüber Fig. 1 leicht abgewandelte Ausführungsform des Möbelscharniers im Längsschnitt;

[0043] Fig. 5 Eine weitere Ausgestaltung des Möbelscharniers im Längsschnitt mit einer Ankoppelung der Brems- und Dämpfungs vorrichtung am inneren Gelenkhebel;

[0044] Fig. 6 Einen Längsschnitt durch ein Möbelscharnier ähnlich Fig. 1 mit abgewandelter Brems- und Dämpfungs vorrichtung;

[0045] Fig. 7 eine Draufsicht auf das Möbelscharnier gemäß Fig. 6;

[0046] Fig. 8 eine perspektivische Ansicht des Möbelscharniers gemäß den Fig. 6 und 7;

[0047] Fig. 9 Eine Ansicht der scharniertopsseitigen Zwischenplatte

[0048] Fig. 10 Eine Ansicht des Schiebers;

[0049] Fig. 11 Ein Scharnier im Längsschnitt mit einer gegenüber Fig. 6 abgewandelten Ausführungsform des Brems- und Dämpfungs vorrichtung;

[0050] Fig. 12 eine Draufsicht auf das Möbelscharnier gemäß Fig. 11;

[0051] Fig. 13 eine perspektivische Ansicht des Möbelscharniers gemäß den Fig. 11 und 12;

[0052] Fig. 14 Eine Ansicht des Scharniertopfes mit An schraubplatte;

[0053] Fig. 15 Eine Ansicht der scharniertopsseitigen Zwischenplatte

[0054] Fig. 16 Eine Ansicht des Schiebers;

[0055] Fig. 17 Ein Scharnier im Längsschnitt mit einer weiteren Ausführungsform einer Brems- und Dämpfungs- vorrichtung, in geschlossener Stellung;

[0056] Fig. 18 Das Möbelscharnier gemäß Fig. 17 in teil- weise geöffneter Stellung;

[0057] Fig. 19 Ein Scharnier im Längsschnitt mit einer weiteren Abwandlung einer Brems- und Dämpfungsvor- richtung, in geschlossener Stellung;

[0058] Fig. 20 Das Möbelscharnier gemäß Fig. 20 im Querschnitt;

[0059] Fig. 21 Ein Scharnier im Längsschnitt mit einer weiteren Ausführungsform einer Brems- und Dämpfungs- vorrichtung, in geschlossener Stellung;

[0060] Fig. 22 Das Möbelscharnier gemäß Fig. 21 in teil- weise geöffneter Stellung;

[0061] Fig. 23 Ein Scharnier im Längsschnitt mit einer ge- genüber Fig. 21 abgewandelten Ausführungsform der Brems- und Dämpfungsvorrichtung, in geschlossener Stel- lung;

[0062] Fig. 24 Einen Querschnitt durch das Scharnier ge- mäß Fig. 23 im Bereich des Schiebers;

[0063] Fig. 25 Das Möbelscharnier gemäß Fig. 22 in teil- weise geöffneter Stellung.

[0064] Fig. 1 zeigt ein an einem Möbelkörper 2 angeord- netes Möbelscharnier 1, mittels welchem ein Möbelteil 3, z. B. eine Möbeltür, beweglich am Möbelkörper befestigt ist. Die Möbeltür 3 lässt sich im Bereich eines Öffnungswin- kels 4 öffnen, wobei sie im Bereich eines Schließwinkels 5 durch das Möbelscharnier 1 vorzugsweise automatisch in die geschlossene Stellung gebracht wird. Diese automati- sche Schließbewegung gilt es jedoch abzubremsen und zu dämpfen, da die Möbeltür sonst hart auf dem Möbelkörper aufschlägt. Dies wird durch die erfundungsgemäße Brems- und Dämpfungsvorrichtung erreicht, deren Wirkungsbe- reich vorzugsweise gleich oder größer sein soll als der Schließwinkel.

[0065] Fig. 2 zeigt einen Längsschnitt durch das Möbel- scharnier 1 in geschlossenem Zustand. Das Möbelscharnier ist über einen äußeren und einen inneren Gelenkhebel 7, 9 schwenkbar mit einem Scharniertopf 10 verbunden. Im Be- reich des äußeren Topfbodens 11 befindet sich ein Schieber 13, genauer gesagt der Schieber ist zwischen der Topf- boden-Unterseite und der Innenfläche einer Abdeckkappe 15 geführt.

[0066] Der Schieber 13 greift mit einem gegen den Top- finnenraum abgebögenen Schenkel 14 durch einen Durch- bruch 12 im Topfboden 11 in einen Mitnehmerschlitz 8 im äußeren Gelenkhebel 7 ein. Zwischen den sich gegenüber- liegenden Flächen des Schiebers 13 und den Flächen des Topfbodens 11 bzw. der Abdeckkappe 15 befindet sich ein hochviskos Medium 16 mit großer innerer Molekularrei- bung.

[0067] Fig. 3 zeigt im Längsschnitt das Möbelscharnier nach Fig. 2 in teilweise geöffneter Stellung. Der Scharniertopf 10 befindet sich in der Nähe des Schließwinkelendes. In dieser Stellung beginnt das Brems- und Dämpfungs- element zu wirken, indem der Schenkel 14 des Schiebers 13 in den Mitnehmerschlitz 8 des äußeren Gelenkhebels 7 eingreift. Bei einer Bewegung des Scharniertopfes 10 in Pfeilrichtung 17, d. h. beim Durchfahren des Schließwinkelbereiches, wird die Drehbewegung des äußeren Gelenkhebels 7 in eine geführte, in Pfeilrichtung 18 verlaufende Linearbewegung des Schiebers 13 mit einem bestimmten Dämpfungs- und Bremsweg umgesetzt.

[0068] Fig. 4 zeigt im Längsschnitt das Möbelscharnier 1 mit einem Schieber 19 in einer abgewandelten Ausführungsform. Der Schieber 19 ist im Vergleich zu den Fig. 2 und 3 insgesamt länger ausgebildet, so dass sich eine er-

höhte Bremswirkung durch vergrößerte Gleitflächen ergibt.

[0069] Fig. 5 zeigt das Möbelscharnier 1 im Längsschnitt. Im Unterschied zu den Fig. 2, 3 oder 4 erfolgt hier eine An- koppelung des Schiebers 13 nicht am äußeren 20 sondern 5 am inneren Gelenkhebel 21, der hierfür einen entsprechen- den Mitnehmerschlitz 22 aufweist.

[0070] Fig. 6 zeigt ein Möbelscharnier 1 im Längsschnitt mit einer Ankoppelung des Schiebers 23 am äußeren Ge- lenkhebel 7 wie in den Fig. 2 und 3 gezeigt. Im Unterschied 10 zum Schieber 13 der Fig. 2 und 3 hat der Schieber 23 grö- ßere Gleitflächen.

[0071] Zu diesem Zweck hat der Schieber beidseitig 23 gegen die Anschraubplatte 25 des Scharniertopfes gerichtete und parallel zu den Scharniertopfflächen liegende lamellen- 15 förmige Rippen 24, wie aus den Fig. 7, 8 und 10 hervorgeht. Topfseitig ist eine Zwischenplatte 26 vorgesehen (Fig. 9), die in die Anschraubplatte 25 eingelegt wird und festste- hende, lamellenförmige Rippen 27 trägt. Die Rippen 24 des Schiebers 23 greifen in die Zwischenräume der Rippen 27 20 der Zwischenplatte 26 ein und gleiten ineinander, wenn sich der Schieber 23 in Pfeilrichtung 29 bewegt. Wie beschrieben befindet sich jeweils zwischen den ortsfesten und den glei- tenden Rippenflächen 24, 27 und Bodenfläche ein hochvis- 25 koses Medium. Die zusammengebaute Anordnung ist per- spektivisch in Fig. 8 dargestellt.

[0072] Die Flächengröße und die Anzahl der Rippen bzw. Rippenflächen bestimmt den Brems- und/oder Dämpfereffekt. [0073] Die Zwischenplatte 26 und der Schieber 23 können 30 aus Metall geprägt, gegossen oder aus Kunststoff gespritzt sein.

[0074] Die Zwischenplatte 26 mit den Rippen 27 muss nicht vorgesehen sein. Die Rippen 27 können auch einstü- 35 kig an der Anschraubplatte 25 oder dem Scharniertopf 19 angeformt sein.

[0075] Die Fig. 11 bis 16 zeigen eine Variante der Ausfüh- 40 rung gemäß den Fig. 6 bis 10. Beiden Ausführungen ge- meinsam sind die vergrößerten Dämpfungs- und Bremsflä- chen durch die ineinander kämmenden Rippen 24, 27 und die Ankoppelung des Schiebers 23 am äußeren Gelenkhebel 7, d. h. die Umlenkung der Drehbewegung des Gelenkes 7 45 in eine Linearbewegung des Schiebers 23.

[0076] Ein zusätzlicher Effekt ergibt sich im Zusam- 50 menwirken eines am Topfboden 11 befindlichen keilförmigen Vorsprungs 30 mit schrägen Kanten 32 eines Schlitzes 31 im Schieber 23. Der Vorsprung 30 greift in den Schlitz 31 ein. Vor Erreichen der Schließstellung gleiten die Keilflächen des topffesten Vorsprungs 30 entlang der schrägen Kanten 32 des sich verengenden Schieberschlitzes 31. Dadurch wird der Schieber 23 in Pfeilrichtung 33 auseinandergedrückt, so dass die nach außen stehenden Rippen 24 des Schiebers 23 55 stärker an die Gegenflächen der ortsfesten Rippen 27 ge- drückt werden und damit den Brems-Dämpfungseffekt ver- stärken.

[0077] Fig. 17 zeigt einen Längsschnitt durch das Möbel- scharnier 1 mit einem speziellen Schieber 34, mit einer An- 60 koppelung am inneren 9 oder äußeren Gelenkhebel 7, wie aus vorstehenden Figuren bekannt. Wesentlich ist hier die spezielle Form des Schiebers 34. Wie in vorhergehenden Fi- guren beschrieben, gleitet dieser mit seiner topfseitigen Gleitfläche an der Topfunterseite 11 entlang und wird da- 65 durch von dem zwischen den Flächen befindlichen Medium 16 gedämpft und gebremst. Die andere Seite des Schiebers ist mit einer schrägen Gleitfläche 35 ausgeformt. Gegenüber dieser schrägen Gleitfläche 35 befindet sich eine nicht ver- schiebbliche Platte 37. Die Platte ist in der Abdeckkappe 15 aufgenommen und mit einer zur schrägen Gleitfläche 35 des Schiebers 34 parallelen schrägen Gleitfläche 38 versehen. Im offenen Zustand des Scharniers, wie in Fig. 18 darge-

stellt, sind diese beiden parallelen Schrägländer 35, 38 von einander durch einen relativ großen Spalt 39 getrennt, wobei das im Spalt befindliche hochviskose Medium 16 weniger wirksam ist. Die Dämpfungs- und Bremswirkung wird bestimmt durch die gewählte Passung, d. h. durch die Breite des Spaltes 39 zwischen Schieber 34 und Platte 37. Mit der Schließbewegung des Scharniers (Fig. 17) verschiebt sich der Schieber 34 in Pfeilrichtung 18, so daß ab einem bestimmten Schließwinkel die Schrägländer 35, 38 aufeinander zu liegen kommen und dabei den Druck im Medium 16 bis zum Schließpunkt erhöhen. Damit wird eine zunehmende Dämpfungs- und Bremswirkung erreicht.

[0078] Fig. 19 zeigt im Längsschnitt und Fig. 20 zeigt im Schnitt A-A gemäß Fig. 19 eine weitere Ausführungsform einer integrierten Dämpfungs- und Bremsvorrichtung für Möbelbeschläge, insbesondere wiederum für ein Möbelscharnier 1. In dieser Ausführungsform ist kein linear beweglicher Schieber vorgehen.

[0079] Die Dämpfungs- und Bremsflächen (Gleitflächen) befinden sich in dieser Ausführungsform beidseitig an der scharnierseitigen Lagerung des inneren Gelenkhebels 42. Der innere Gelenkhebel 42 ist in diesem Lagerbereich derart U-förmig ausgebildet, dass dessen Außenflächen 43 beider paralleler Schenkel möglichst groß sind und einen Schiebesitz mit den Innenflächen 41 der parallelen Schenkel 40 des Scharnierarmes 6 bilden. Zwischen den Flächen 43 des Gelenkhebels 42 und den Flächen 41 des Scharnierarmes 6 befindet sich das Dämpfungs- und Bremsmedium 16. Diese Dämpfungs- und Bremsflächen können gemäß der Erfindung auch an den anderen Lagerstellen der Gelenkhebel, also z. B. auch an dem Außengelenk 7, vorhanden sein.

[0080] Bei einer dcrartigen Ausführungsform ist keine Koppelung zwischen einem der Gelenkhebel und eines Dämpfungs-Bremsschiebers nötig, dafür wirkt die Dämpfung und Bremsung auf dem gesamten Öffnungs- und Schließbereich des Scharniers, wenn gewünscht.

[0081] Die Fig. 21 und 22 zeigen eine andere Ausgestaltung einer im Scharnier 1 von außen unsichtbar eingebauten Brems- und Dämpfungsvorrichtungen. Ein Gelenk, z. B. wie dargestellt das Innengelenk 44, verschiebt mittels mindestens einer Mitnehmernocke 45 einen Schieber 46, welcher an der Unterseite (Innenseite) des horizontalen Schenkels eines Scharnierarms 6 gleitend geführt ist. Die Mitnehmernocke 45 greift hierzu in eine Öffnung 47 des Schiebers 46 ein und setzt eine Drehbewegung des Gelenkhebels 44 in Pfeilrichtung 50 um die Achse 49 in eine Linearbewegung des Schiebers 46 in Pfeilrichtung 51 um. Zur Führung und als Gegenlager für den Schieber 46 sind Führungslaschen 48 etc. aus den Seitenwänden des Scharnierarmes 6 herausgedrückt. Das Dämpfungs- und Bremsmedium 16 befindet sich zwischen den Gleitflächen von Schieber 46 und Scharnierarm 6.

[0082] Die Fig. 23, 24 und 25 zeigen das Scharnier nach Fig. 21 und 22 mit abgewandeltem Schieber 46 mit vergrößerten Dämpfungs- und Bremsflächen. Insbesondere aus der Fig. 24 ist ersichtlich, daß zu diesem Zweck der Dämpfungs- und Bremsschieber 46 U-förmig dem Innenraum des Scharnierarmes 6 angepasst ist und große Seitenschenkel aufweist, wobei zwischen den äußeren Flächen der Seitenschenkel 52 und den Innenflächen des Scharnierarmes 6 ebenfalls ein hochviskoses Brems- und Dämpfungsmedium 16 eingebracht ist.

Zeichnungslegende

- 1 Möbelscharnier
- 2 Möbelkorpus
- 3 Möbelteil (beweglich)

4	Öffnungswinkel
5	Schließwinkel
6	Scharnierarm
7	Äußerer Gelenkhebel
8	Mitnehmerschlitz
9	Innerer Gelenkhebel
10	Scharniertopf
11	Topfboden
12	Durchbruch
13	Schieber
14	Schenkel (d. Schiebers)
15	Abdeckkappe
16	Medium (hochviskos)
17	Pfeilrichtung
18	Pfeilrichtung
19	Schieber
20	Äußerer Gelenkhebel
21	Innerer Gelenkhebel
22	Mitnehmerschlitz
23	Schieber
24	Rippen
25	Anschraubplatte (Möbeltopf)
26	Zwischenplatte
27	Rippen (fest)
28	Schenkel (d. Schiebers)
29	Pfeilrichtung
30	Vorsprung (keilförmig)
31	Schlitz
32	Kante (schräg)
33	Pfeilrichtung (Spreizbewegung)
34	Schieber
35	Gleitfläche (schräg)
36	Abdeckkappe
37	Platte
38	Gleitfläche (schräg)
39	Spalt
40	Schenkel (Scharnierbügel)
41	Gleitfläche
42	Innerer Gelenkhebel
43	Gleitfläche
44	Innerer Gelenkhebel
45	Mitnehmernocke
46	Schieber
47	Öffnung
48	Führungslasche
49	Achse
50	Pfeilrichtung
51	Pfeilrichtung
52	Seitenschenkel

Patentansprüche

1. Möbelbeschlag, insbesondere Möbelscharnier, mit integrierter Brems- und Dämpfungsvorrichtung, umfassend einen an einem Möbelteil festlegbaren Scharnierarm (6) und einen an einem anderen, beweglichen Möbelteil festlegbaren Scharniertopf (10), der über mindestens einen Gelenkhebel (7; 9) beweglich mit dem Scharnierarm verbunden ist, dadurch gekennzeichnet, dass im Bereich des Scharniertopfes (10) oder des Scharnierarmes (6) mindestens ein beweglicher, vom Gelenkhebel (7; 9) mittelbar oder unmittelbar betätigbarer Schieber (13; 19; 23; 34; 46) vorgesehen ist, der mindestens eine Gleitfläche aufweist, die an einer zugeordneten, feststehenden Gleitfläche des Möbelscharnier (1) entlang gleitet, wobei zwischen den Gleitflächen ein hochviskoses, flüssiges Medium (16) eingebracht ist.

2. Möbelbeschlag nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Schieber (13; 19; 23; 34) am Scharniertopf (10) angeordnet und dort verschiebbar geführt ist, wobei die feststehende Gleitfläche durch den äußeren Boden (11) des Scharniertopfes (10) gebildet ist. 5

3. Möbelbeschlag nach einem der Ansprüche 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Schieber (13; 19; 23; 34) einen abgekröpften Schenkel (14; 28) aufweist, der durch einen Durchbruch (12) im Scharniertopf in einen Mitnehmerschlitz (8; 22) des Gelenkhebels (7; 9) eingreift. 10

4. Möbelbeschlag nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass der Boden (11) des Scharniertopfes (10) mit einer den Schieber abdeckenden Abdeckkappe (15) versehen ist, wobei der Schieber zwischen Scharniertopf und Abdeckkappe geführt ist. 15

5. Möbelbeschlag nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass die feststehende Gleitfläche durch die innere Bodenfläche der Abdeckkappe (15) gebildet ist. 20

6. Möbelbeschlag nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass am Scharniertopf (10) oder dessen Anbauteilen (26) feststehende, lammellenartige Rippen (27) angeordnet sind, in welche entsprechende, lamellenartige Rippen (24) des Schiebers (23) eingreifen, so dass Gleitflächen gebildet werden, zwischen die das hochviskose, flüssige Medium (16) eingebracht ist. 25

7. Möbelbeschlag nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass die feststehenden Rippen (27) an einer Zwischenplatte (26) auf der Außenseite des Scharniertopfes (10) angeordnet sind. 30

8. Möbelbeschlag nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass der Schieber (23) einen in Bewegungsrichtung (18) verlaufenden Schlitz (31) mit zwei aufeinander zulaufenden, abgeschrägten Kanten (32) aufweist. 35

9. Möbelbeschlag nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass am äußeren Boden (11) des Scharniertopfes (10) ein keilförmiger Vorsprung (30) vorgesehen ist, der in den Schlitz (31) des Schiebers (23) eingreift, wobei der Vorsprung bei einer Bewegung des Schiebers an den Kanten entlanggeleitet und dadurch den Schieber (23) senkrecht zur Bewegungsrichtung spreizt. 40

10. Möbelbeschlag nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, dass die Gleitfläche (35) des Schiebers (34) schräg zu dessen Bewegungsrichtung (18) angeordnet ist und mit einer gegenüberliegenden feststehenden schrägen Gleitfläche (38) zusammenwirkt, wobei sich zwischen den Gleitflächen (35; 38) ein veränderlicher Spalt (39) bildet, in den das hochviskose, flüssige Medium (16) eingebracht ist. 50

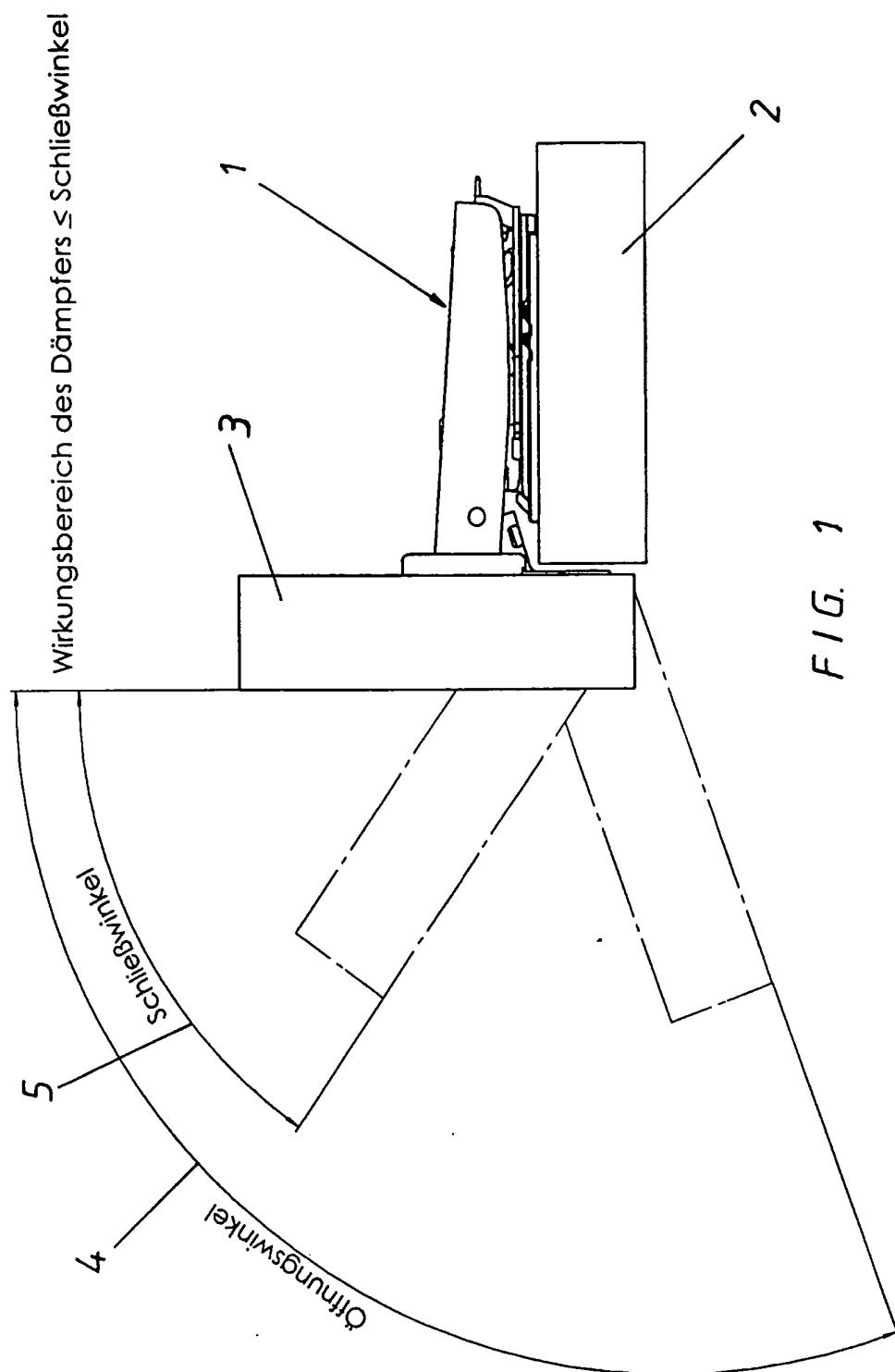
11. Möbelbeschlag nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, dass die feststehende, schräge Gleitfläche (38) am inneren Boden der Abdeckkappe (15) oder einer separaten Platte (37) angeordnet ist. 55

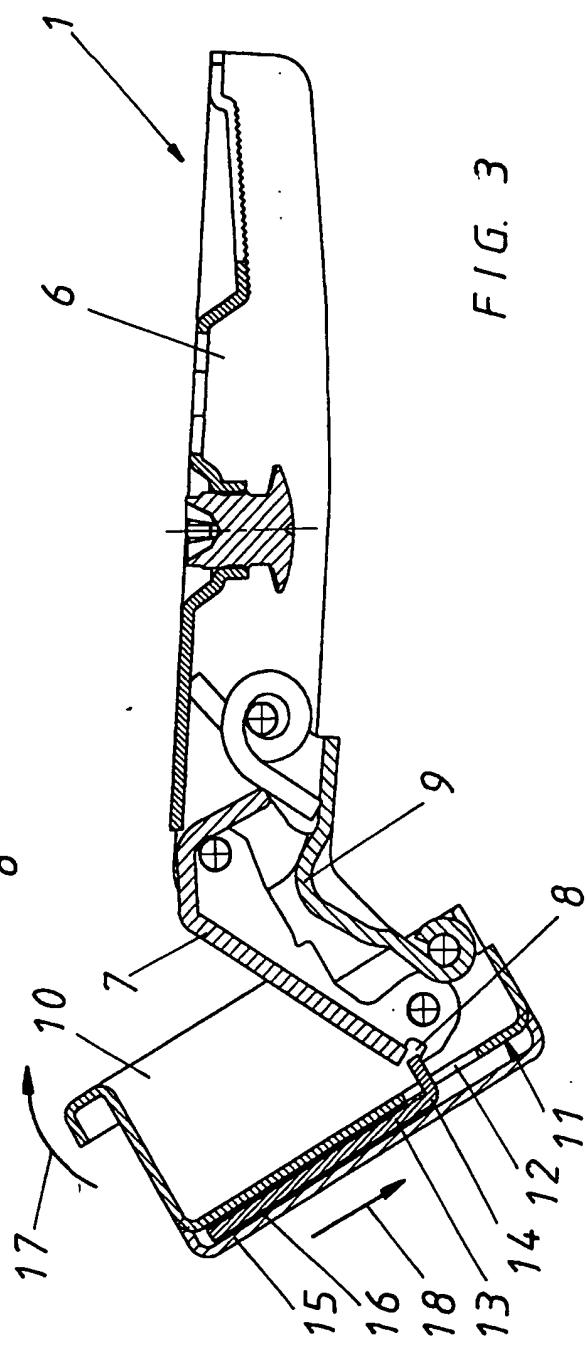
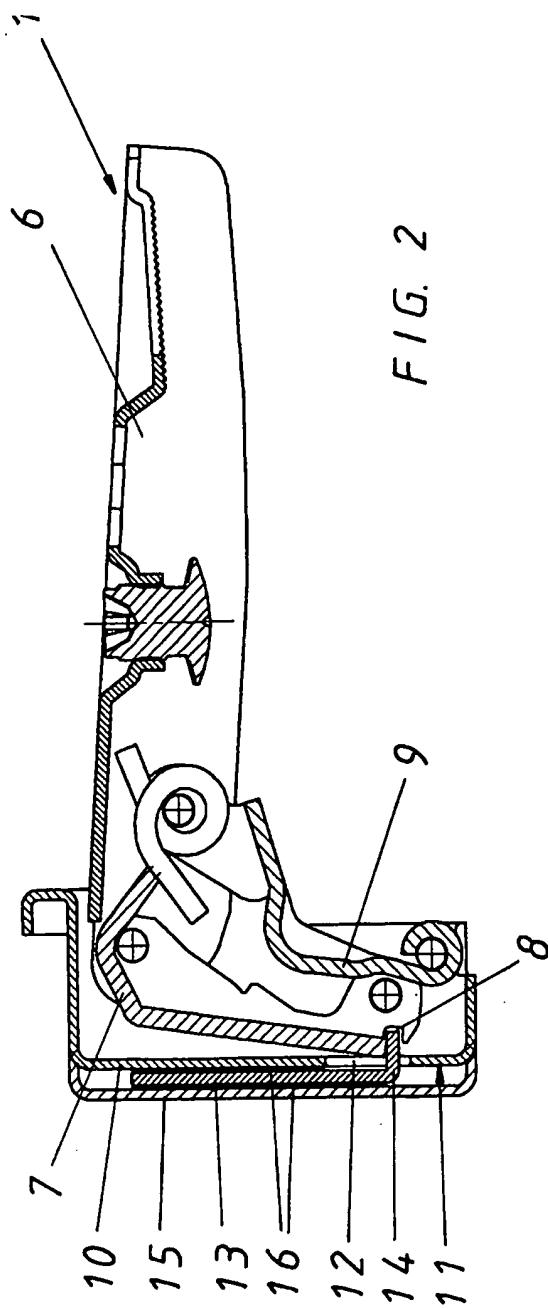
12. Möbelbeschlag nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, dass der abgekröpfte Schenkel (14; 28) nur im Bereich des Schließwinkels in den Mitnehmerschlitz (8; 22) eingreift und in allen übrigen Stellungen des Scharniers (1) außer Eingriff mit dem Mitnehmerschlitz ist. 60

13. Möbelbeschlag nach einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, dass der Schieber (13; 19; 23; 34) im Längsschnitt im wesentlichen L-förmig aus- 65

gebildet ist. 14. Möbelbeschlag nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Schieber (46) im Scharnierarm (6) angeordnet und dort verschiebbar geführt ist, wobei die feststehende Gleitfläche durch eine innere Fläche des Scharnierarmes (6) gebildet ist. 15. Möbelbeschlag nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, dass der Schieber (46) eine Öffnung (47) aufweist, in die eine Mitnehmernocke (45) des Gelenkhebels (44) eingreift. 16. Möbelbeschlag nach einem der Ansprüche 14 oder 15, dadurch gekennzeichnet, dass der Schieber (13; 19; 23; 34; 46) im Querschnitt im wesentlichen U-förmig ausgebildet ist. 17. Möbelbeschlag, insbesondere Möbelscharnier, mit integrierter Brems- und Dämpfungsvorrichtung, umfassend einen an einem Möbelteil festlegbaren Scharnierarm (6) und einen an einem anderen, beweglichen Möbelteil festlegbaren Scharniertopf (10), der über mindestens einen Gelenkhebel (7; 9; 42) beweglich mit dem Scharnierarm verbunden ist, dadurch gekennzeichnet, dass der Gelenkhebel (42) im Bereich des Scharnierarmes (6) mindestens eine sich mit diesem um eine Achse drehende Gleitfläche (43) aufweist, die an einer zugeordneten, feststehenden Gleitfläche (41) des Scharnierarmes (6) entlanggeleitet, wobei zwischen den Gleitflächen (43; 41) ein hochviskoses, flüssiges Medium (16) eingebracht ist. 18. Möbelbeschlag nach Anspruch 17, dadurch gekennzeichnet, dass der Gelenkhebel (42) im Bereich der Gleitfläche im wesentlichen U-förmig mit zwei zueinander beabstandeten, parallelen Gleitflächen (43) ausgebildet ist, die an entsprechenden inneren Gleitflächen (41) zweier Schenkel (40) des Scharnierarmes (6) anliegen. 19. Möbelbeschlag nach einem der Ansprüche 17 oder 18, dadurch gekennzeichnet, dass die parallelen Gleitflächen (43) des Gelenkhebels (42) durch Federkraft auseinandergedrückt werden.

Hierzu 10 Seite(n) Zeichnungen





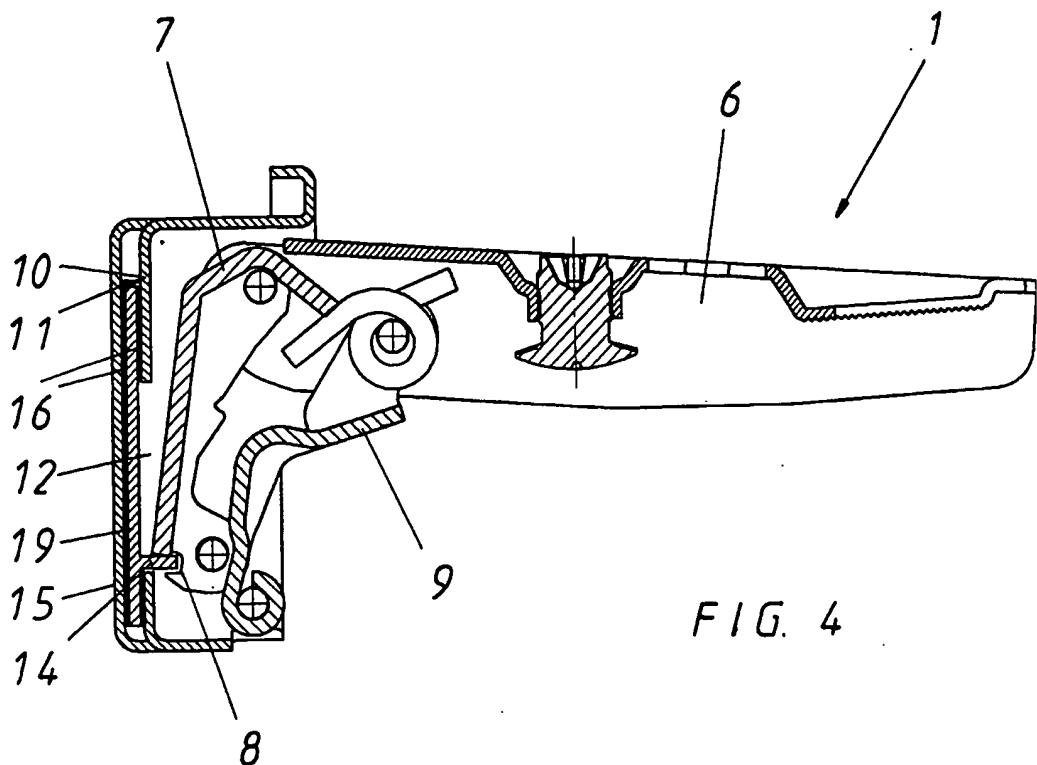
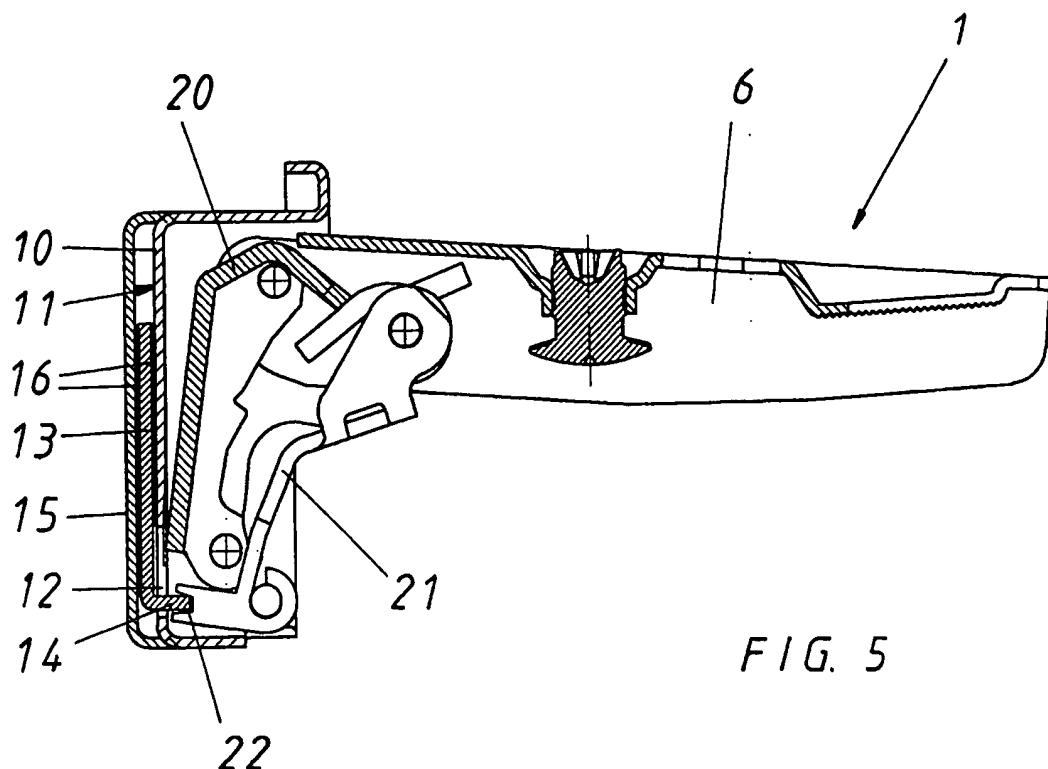


FIG. 4



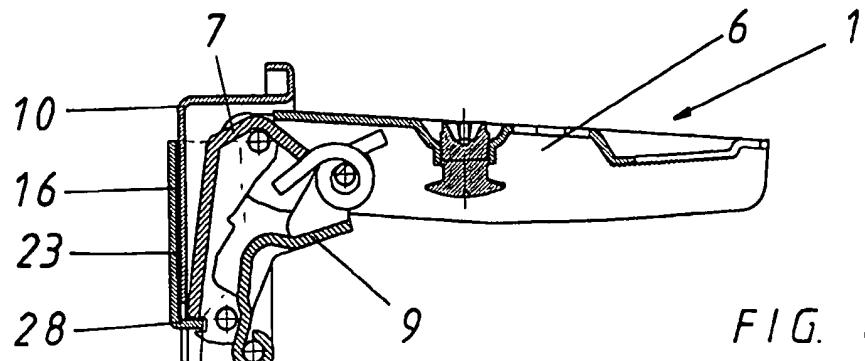


FIG. 6

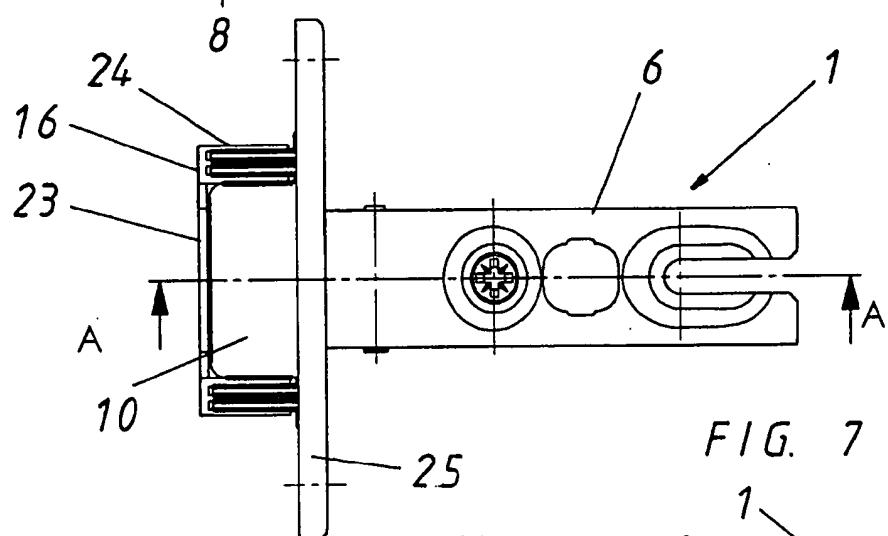
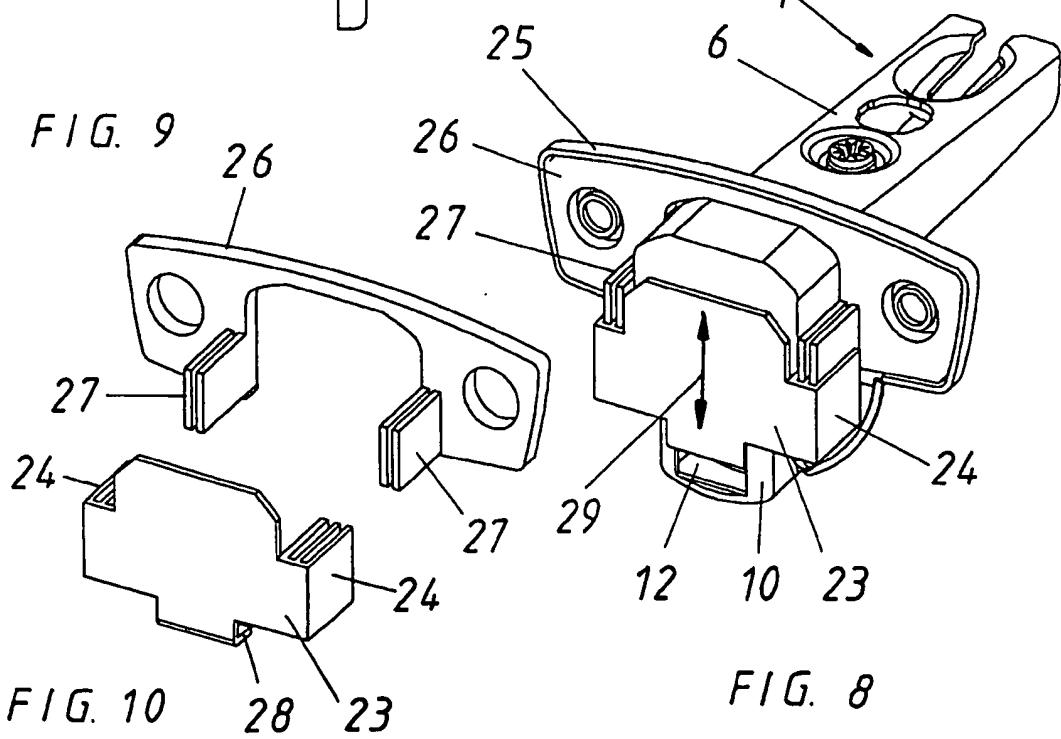


FIG. 7



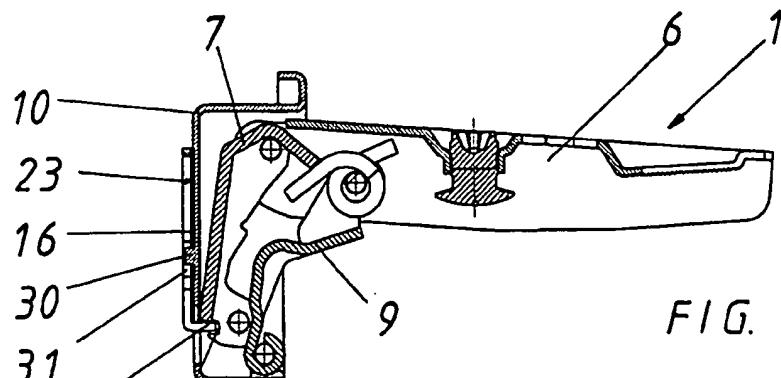


FIG. 11

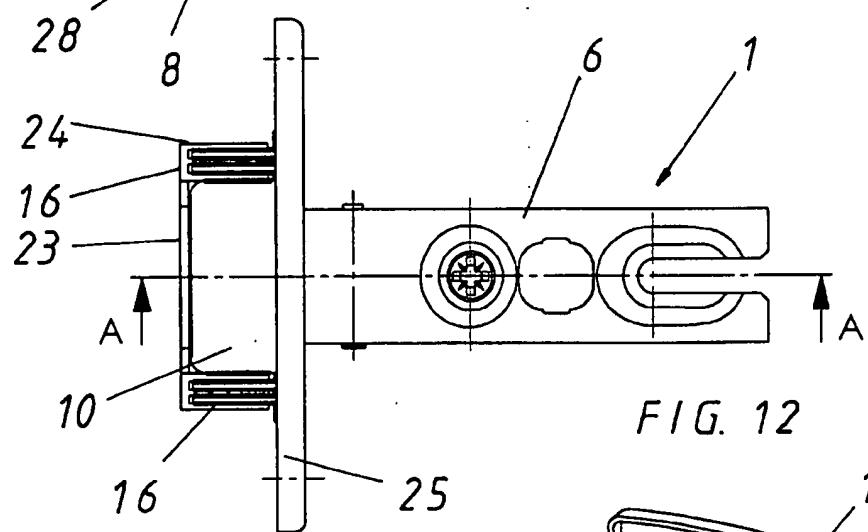


FIG. 12

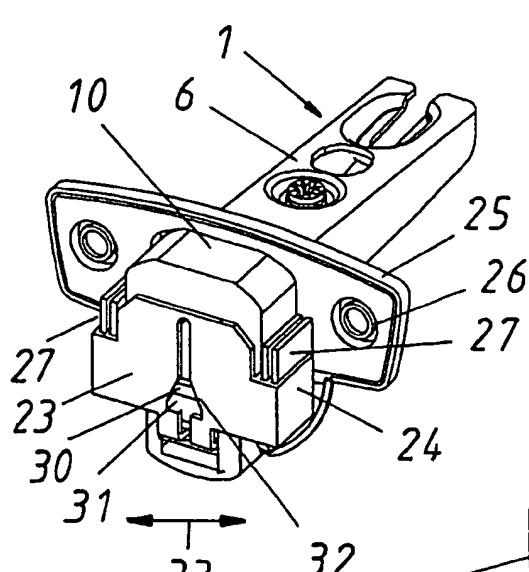


FIG. 13

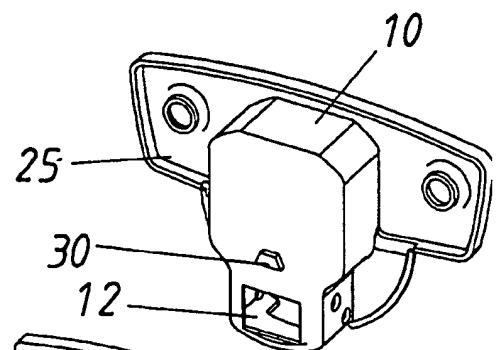


FIG. 14

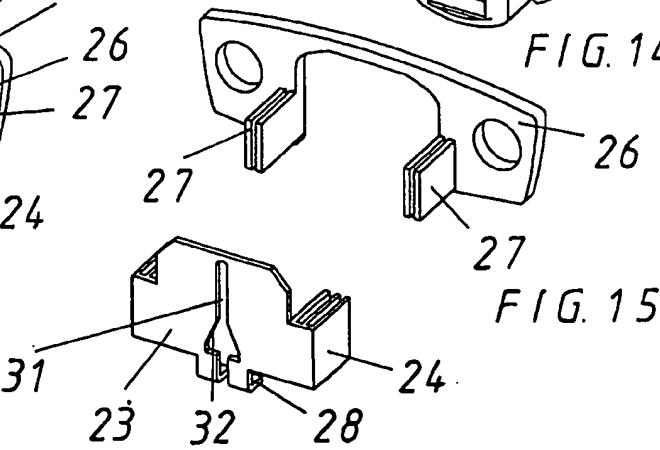
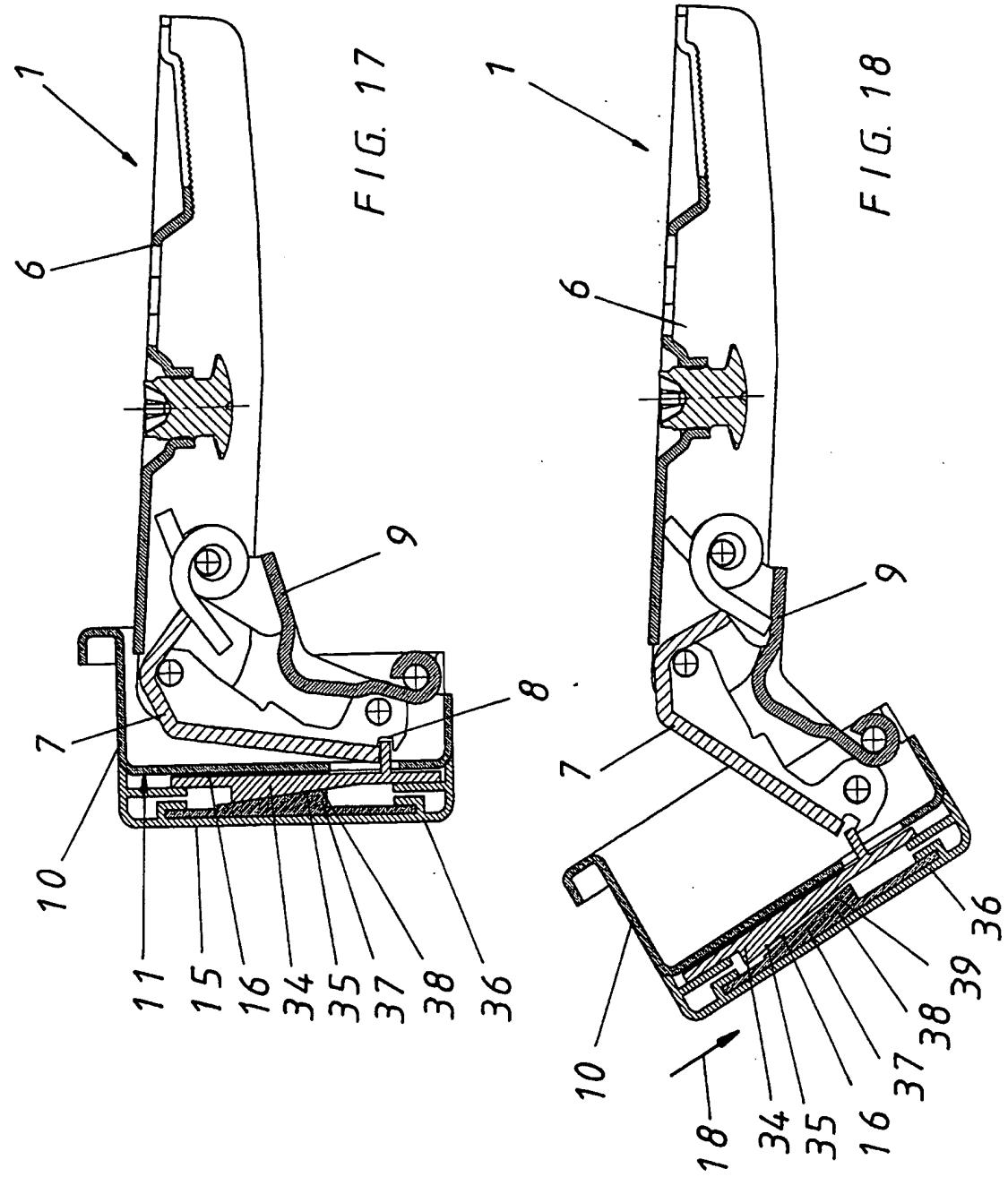
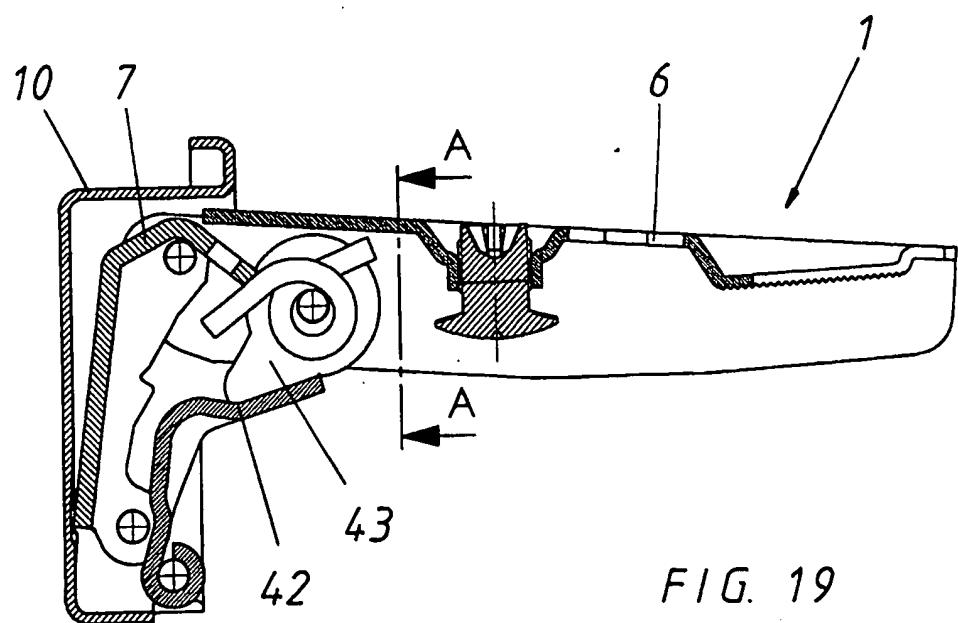
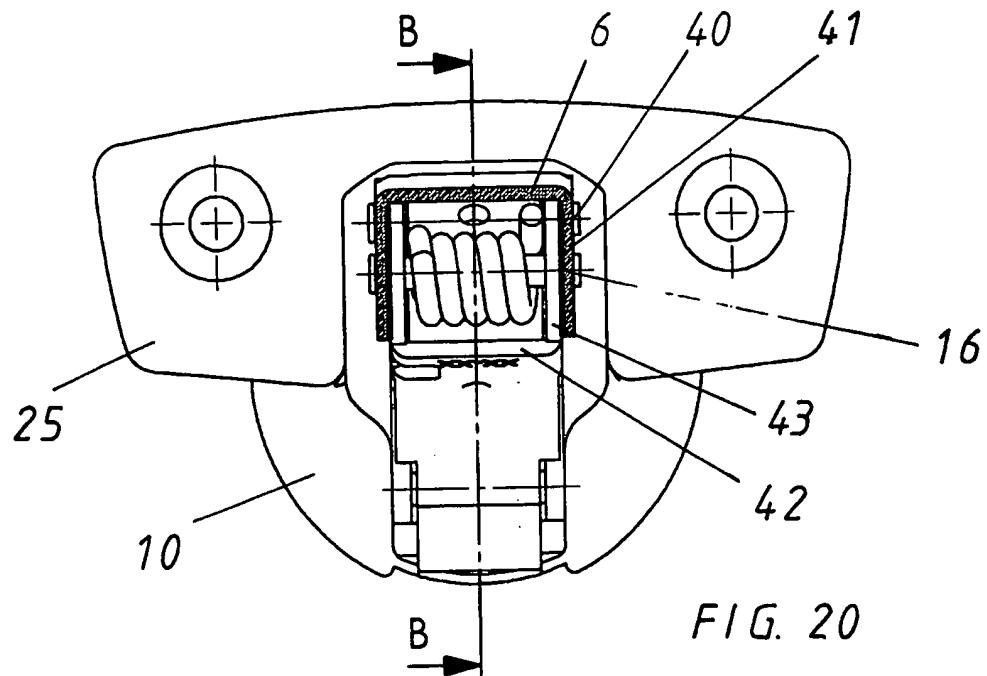


FIG. 15

FIG. 16





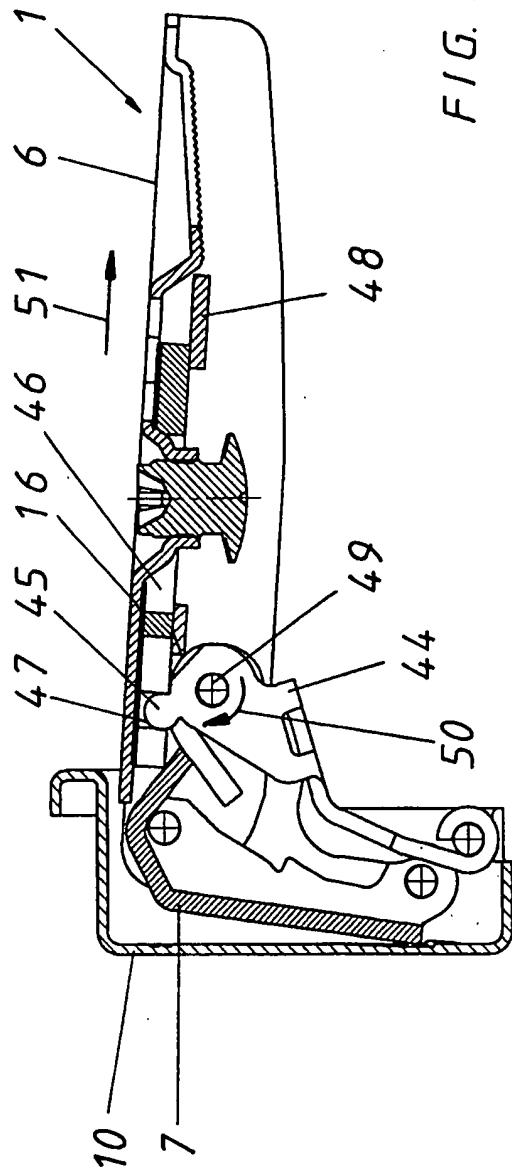


FIG. 21

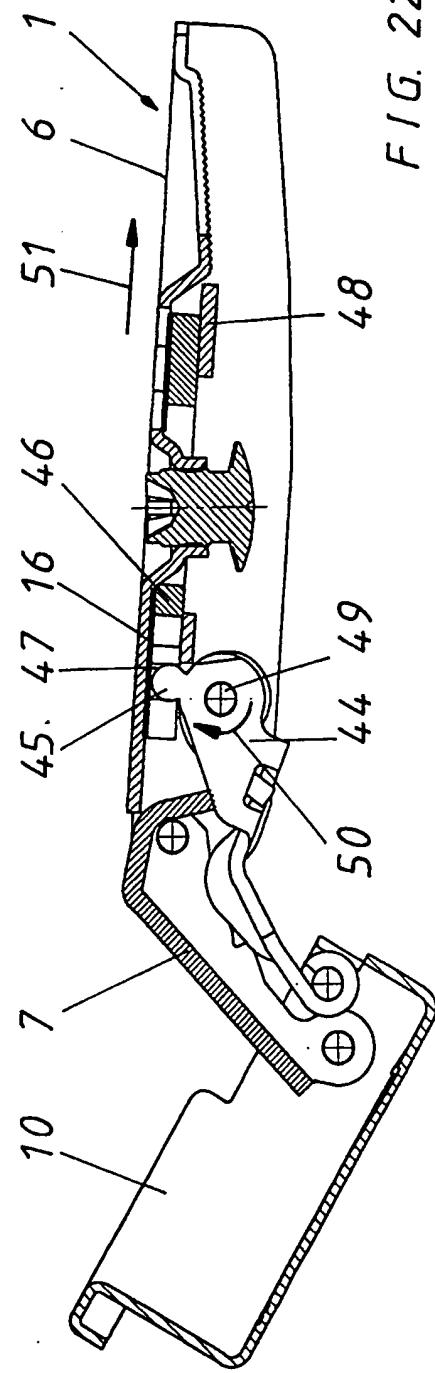


FIG. 22

